

Gemeente Den Haag

Plan-MER Masterplan lijn 11 zone Notitie reikwijdte en detailniveau



Plan-MER Masterplan lijn 11 zone Notitie reikwijdte en detailniveau

referentie GV875-1/akkr/007	projectcode GV875-1	status definitief
projectleider ir. P.J.A. van de Laak	projectdirecteur drs. D.J.F. Bel	datum 21 mei 2008

autorisatie goedgekeurd	naam ir. P.J.A. van de Laak	paraaf 
-----------------------------------	---------------------------------------	--

Witteveen+Bos
Alexanderstraat 21
postbus 85948
2508 CP Den Haag
telefoon 070 370 07 00
telefax 070 360 00 98



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens ISO 9001 : 2000

© Witteveen+Bos

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs b.v., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding en doel	1
1.2. Wettelijk kader	1
1.3. Procedure en inspraak	2
1.4. Leeswijzer	3
2. HET MASTERPLAN LIJN 11-ZONE	4
2.1. Achtergronden	4
2.2. Plan- en studiegebied	5
2.3. Nota van uitgangspunten	7
2.4. Relatie met andere plannen en ontwikkelingen	11
3. REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU	13
3.1. Referentiealternatief: huidige situatie en autonome ontwikkeling	13
3.2. Mogelijke varianten	13
3.3. Beoordelingskader	15
4. VERVOLG PROCEDURE	17
5. LITERATUUR EN BEGRIPPENLIJST	18
 laatste bladzijde	 18

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel

De gemeente Den Haag bereidt momenteel een masterplan voor, voor de herontwikkeling van het gebied rondom de Lijn 11 zone in Transvaal en Regentesse Zuid. Daarmee geeft de gemeente Den Haag invulling aan de, in 2005 vastgestelde, Structuurvisie Den Haag 2020, Wereldstad aan Zee. De gemeente Den Haag wil zich ontwikkelen tot een aantrekkelijke stad - met een gevarieerd aanbod aan woon- en werkmilieus, voorzieningen, cultuur en vermaak - voor bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven. Om dit te verwezenlijken zijn in de structuurvisie gebieden aangewezen waarbinnen aan deze doelstelling gewerkt zal moeten worden. Een van deze gebieden betreft het gebied rondom de Lijn 11 Zone in Transvaal en Regentesse Zuid.

Voor het masterplan wordt een zogenoemde milieueffectrapportage voor plannen (plan-m.e.r.¹) uitgevoerd. Doel van het plan-m.e.r. is het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het masterplan. Het milieuraapport (plan-MER) levert de milieuonderbouwing voor het masterplan. Op basis van de conclusies uit het plan-MER zal een duurzaamheidsparagraaf worden opgesteld. Deze paragraaf zal worden toegevoegd aan het masterplan.

Het opstellen van een duurzaamheidsparagraaf is van toepassing op alle raadsvoorstellen en collegebesluiten op het gebied van ruimtelijke ordening, openbare ruimte, water en riolering, verkeer, groen en recreatie, bouwen en wonen. In de duurzaamheidsparagraaf vindt de verantwoording plaats voor de wijze waarop invulling is gegeven aan het gebiedsgerichte milieubeleid van de gemeente Den Haag.

GebiedsGericht MilieuBeleid (GGMB)

Het GGMB van de gemeente Den Haag is een uitwerking van het Haags Milieubeleid. Met het GGMB vindt in vroegtijdige stadium van de planvorming samenwerking plaats tussen ruimtelijke ordening en milieu. De gemeente Den Haag is in het GGMB ingedeeld in verschillende gebiedstypen. Deze indeling omvat zes gebiedstypen: wonen, werken, gemengde gebieden met het accent op wonen, gemengde gebieden met het accent op werken, verkeersinfrastructuur en groene hoofdstructuur & water. Per gebiedstype worden, voor de diverse milieuthema's, ambitieniveaus gespecificeerd. In het GGMB zijn drie oplopende ambitieniveaus vastgesteld: milieu basis, milieu extra en milieu maximaal. Door de ambitieniveaus af te stemmen op de functies, kenmerken en mogelijkheden van een gebied, kunnen de kwaliteiten van dat gebied beschermd of verbeterd worden. Daarnaast wordt duidelijk of een bepaalde ontwikkeling wel of niet past in een bepaald gebied. In de duurzaamheidsparagraaf wordt aangegeven of en op welke wijze de toepasselijke ambitieniveaus gehaald zijn.

In deze Notitie reikwijdte en detailniveau wordt de scope van het plan-m.e.r. toegelicht. Het plangebied en de activiteiten binnen het masterplan worden gedefinieerd. Tevens is in deze notitie het beoordelingskader opgenomen aan de hand waarvan de milieueffecten van het masterplan en de alternatieven worden beschreven.

1.2. Wettelijk kader

Op grond van artikel 7.2. van de Wet milieubeheer geldt dat wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen plan-m.e.r.-plichtig zijn, wanneer:

- er sprake is van kaderstelling voor een m.e.r.-plichtige activiteit, of;
- er een passende beoordeling nodig is vanwege mogelijke gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

¹ Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld; m.e.r. is de afkorting van milieueffectrapportage als **procedure**.

Het masterplan vormt weliswaar het kader voor het toekomstig besluit (vaststellen bestemmingsplannen per deelgebied), maar het masterplan is geen wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plan. In de onderhavige situatie is dus sprake van een vrijwillige plan-m.e.r. De reden hiervoor is de wens van de gemeente om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het masterplan. Op basis van de resultaten van het plan-MER zal een duurzaamheidsparagraaf worden opgesteld, waarin wordt gemotiveerd hoe in het masterplan met het milieubelang rekening is gehouden.

Overigens biedt het masterplan de mogelijkheid van het ontwikkelen van een multicultureel vrijetijdscomplex. Over de exacte invulling van het programma van activiteiten van dit multicultureel vrijetijdscomplex bestaat nog onzekerheid. Indien het bezoekersaantal van dit complex eventueel meer zou bedragen dan 500.000 bezoekers per jaar, is voor het nog op te stellen bestemmingsplan de m.e.r.-plicht aan de orde (Besluit milieu-effectrapportage 1994, onderdeel C, 10.1). In het plan-MER zullen de milieueffecten van het multicultureel vrijetijdscomplex worden onderzocht.

Voor het overige wordt binnen het plan niet voorzien in activiteiten die vallen onder de onderdelen C (m.e.r.-plicht) en D (m.e.r.-beoordelingsplicht) van het Besluit milieu-effectrapportage 1994.

1.3. Procedure en inspraak

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer gelden voor de plan-m.e.r. de volgende procedurele vereisten:

1. Openbare kennisgeving (artikel 7.11. sub c Wet milieubeheer)

In de openbare kennisgeving wordt het voornemen voor opstellen van een plan-MER gepubliceerd. Tevens wordt in de kennisgeving aangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen over de inhoud van het plan-MER.

2. Raadplegen betrokken bestuursorganen (artikel 7.11. sub b Wet milieubeheer)

Na de publicatie van de openbare kennisgeving wordt in een Notitie reikwijdte en detailniveau de inhoud van het milieurapport afgebakend. Deze notitie wordt toegezonden aan de bestuurlijke instanties die te maken kunnen krijgen met de uitvoering van het plan. Aan deze instanties wordt advies gevraagd over de inhoud van het plan-MER.

3. Opstellen plan-MER, milieurapport (artikel 7.11. sub a Wet milieubeheer)

In het milieurapport worden het voornemen en de alternatieven beoordeeld op de milieueffecten. Het milieurapport wordt opgesteld binnen het kader van de vastgestelde reikwijdte en het vastgestelde detailniveau. Het plan-MER vormt een centraal onderdeel van de procedure en dient hierbij als milieu-informatiebron voor het masterplan.

4. Terinzagelegging en inspraak (artikel 7.11. sub a Wet milieubeheer)

Het plan-MER en het (voor)ontwerp van het masterplan liggen tegelijkertijd ter inzage. Een ieder kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk of mondeling een reactie op beide documenten geven.

5. Motiveren in het definitieve plan (artikel 7.26. sub d Wet milieubeheer)

De gemeente Den Haag zal in het uiteindelijke masterplan motiveren hoe met de uitkomsten van het plan-MER en de inspraakreacties is omgegaan.

6. Bekendmaking en mededeling van het plan (artikel 7.26. sub e Wet milieubeheer)

Conform de planprocedure wordt het definitieve masterplan bekend gemaakt.

De onderhavige Notitie reikwijdte en detailniveau is opgesteld in het kader van punt 2 van de procedure voor de milieueffectrapportage voor plannen. Deze notitie zal ter advisering worden voorgelegd aan de gebruikelijke bestuursorganen die te maken kunnen krijgen met de uitvoering van het masterplan. Ook zal de notitie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) worden aangeboden met het

verzoek te adviseren over de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER. Na deze 'adviesronde' wordt gestart met het opstellen van het plan-MER. Het plan-MER wordt uiteindelijk tezamen met het masterplan gepubliceerd en voor inspraak vrijgegeven.

De initiatiefnemer van het masterplan Lijn 11 zone is het college van burgemeester en wethouders Den Haag. Het bevoegd gezag is de gemeenteraad Den Haag.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt het masterplan Lijn 11-zone toegelicht. De achtergronden van het masterplan, de situering en omvang van het plan- en studiegebied komen aan de orde, evenals specifieke onderdelen van het plan. De reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER staan beschreven in hoofdstuk 3. In dit hoofdstuk worden de varianten in het plan-MER besproken en wordt het beoordelingskader toegelicht. In hoofdstuk 4 is toegelicht welke stappen zullen worden ondernomen na vaststelling van de onderhavige Notitie reikwijdte en detailniveau. Hoofdstuk 5 bevat de literatuur- en een begrippenlijst.

2. HET MASTERPLAN LIJN 11-ZONE

2.1. Achtergronden

In de Structuurvisie Den Haag 2020, Wereldstad aan Zee, is het gebied rondom de Lijn 11-Zone Transvaal en Regentesse Zuid aangewezen als één van de gebieden die een kwaliteitsimpuls moet krijgen en herontwikkeld zal moeten worden. De Structuurvisie is de ruimtelijke uitwerking van de toekomstplannen van de Haagse gemeente voor de stad. 'Wéreldstad aan Zee' is niet alleen het motto van de Structuurvisie, maar vat ook de ambitie van de gemeente samen voor de komende jaren. De gemeente wil in de eerste plaats Den Haag nog meer als internationale stad gaan profileren, die de vergelijking met andere Europese VN steden, zoals Brussel en Genève, glansrijk kan doorstaan. In de tweede plaats wil de gemeente de ligging aan zee nog meer uitbuiten door allerlei voorzieningen aan te bieden die aantrekkelijk zijn voor het toerisme.

Om deze ambitie te kunnen waarmaken zijn binnen de gemeente een aantal kansenzones gedefinieerd met daarin specifieke ontwikkelingsgebieden (zie tevens paragraaf 2.4.). De kansen voor de lijn 11-zone zijn in de structuurvisie als volgt geformuleerd:

'Den Haag wil zijn woon- en verblijfskwaliteiten verbeteren; de stad wil de eigen bevolking maximale ontplooiing mogelijkheden voor sociale, culturele en economische ontwikkeling bieden. Daarnaast wil Den Haag stad en regio naar zee brengen, waarvoor goede verbindingen tussen de regio, letterlijk het achterland, en de kust onmisbaar zijn. Deze ambities komen samen in de lijn 11-zone, de centraal tussen de vooroorlogse wijken gelegen tramlijn, die vanaf station Hollands Spoor naar Scheveningen-Dorp loopt. Lijn 11 als Randstadrail vormt een belangrijke schakel tussen de Vliet/A4-zone, het centrum en de kust. Door lijn 11 af te buigen naar de haven, wordt het havengebied ook goed ontsloten. Met het doortrekken van de lijn naar Rotterdam komt bovendien de regio aan zee te liggen: lijn 11 als kustexpress en als verbinding met Rotterdam/The Hague Airport. Dit geeft een nieuwe impuls aan de herstructureringsgebieden langs de lijn, zoals Laakhavens-West, de omgeving van station Moerwijk, de wijk Transvaal en de randen van de Schilderswijk, het bedrijventerrein Monstersestraat, de omgeving van Houtrust en tenslotte de Scheveningse haven. Voor een regionale lijn is een frequente, snelle dienstregeling van groot belang.'

Voor het ontwikkelingsgebied langs lijn 11 in Transvaal staat het thema de wereld in de wijk centraal. In de structuurvisie zijn de mogelijkheden voor dit gebied als volgt geformuleerd:

'Het gebied biedt kansen voor ontwikkelingen die vooral het multiculturele karakter kunnen versterken. Door de opwaardering van lijn 11 tot Randstadrail en een substantiële verbetering van de openbare ruimte rond lijn 11 kan de achterkant van het centrum transformeren naar een bijzonder gebied met een sterk eigen beeld, veel bijzondere voorzieningen en ontwikkelingsruimte voor de kleurrijke multiculturele stad.'

'Het bedrijventerrein aan de Uitenhagestraat wordt getransformeerd tot een gemengd woon- en werkgebied. Hier liggen mogelijkheden voor het uitbouwen van het multiculturele karakter van dit deel van de stad, met de Haagse Markt als toeristische attractie en aansluitend op de markt veelkleurige winkelstraten. Door toevoeging van woningen en voorzieningen krijgt de stedelijkheid een impuls. Zo biedt de herontwikkeling van de omgeving van lijn 11 rond de Haagse Markt in Transvaal, de kans om een stevige impuls te geven aan de centrumkwaliteiten van dit gebied en aan de vernieuwing van de negentiende eeuwse wijken.'

2.2. Plan- en studiegebied

plangebied

Het plangebied is het gebied rondom de Lijn 11 zone Transvaal en Regentesse Zuid, zoals deze is vastgelegd in de Structuurvisie Den Haag 2020 en Uitgangspuntennota Lijn 11 zone Transvaal en Regentesse Zuid. Het plangebied is een binnenstedelijk gebied en is voor een deel gesitueerd in het stadsdeel Centrum (westelijk deel) en voor een deel in het stadsdeel Segbroek (zuidoostelijk deel) van Den Haag.

Afbeelding 2.1.a. toont de ligging van het plangebied in Den Haag. Afbeelding 2.1.b. zoomt in op het plangebied. Het plangebied heeft een omvang van circa 70 hectare. Het plangebied ligt tegen de binnenstad aan en omvat delen van de wijken Transvaal, Schilderswijk en Regentesse-Zuid. Het plangebied wordt begrensd door de Regentesselaan, Newtonstraat, Chasséstraat, Koningin Emmakade, Noordwestbuitensingel, Loosduinseweg, Monstersestraat, De Heemstraat, Kempstraat, Schalk Burgerstraat, Paul Krugerlaan, Steijnlaan en De La Reyweg.

Afbeelding 2.1.a. Plangebied rond het Lijn 11 tracé in Transvaal en Regentesse Zuid



Afbeelding 2.1.b. Plangebied rond het Lijn 11 tracé in Transvaal en Regentesse Zuid



studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen de milieueffecten van het masterplan merkbaar kunnen zijn. De omvang van het studiegebied kan per milieuthema variëren. Voor de meeste milieuthema's geldt dat de effecten beperkt zullen blijven tot het plangebied. Alleen voor de thema's mobiliteit, geluid en lucht kunnen de effecten betrekking hebben op een groter gebied, afhankelijk van de aard en omvang van het programma van activiteiten van het masterplan. In het plan-MER wordt per milieuthema een studiegebied vastgesteld.

2.3. Nota van uitgangspunten

Door de gemeente Den Haag is, in oktober 2007, de nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied rondom de Lijn 11 zone in Transvaal en Regentesse Zuid vastgesteld. Deze nota bevat een nadere uitwerking van specifieke deelprojecten binnen het ontwikkelingsgebied. De deelprojecten vormen de inhoud van het voornemen in het plangebied, waarvan het totale programma als volgt kan worden samengevat:

- (her)ontwikkeling van circa 1.800 - 2.300 woningen (netto 1.000 - 1.400 woningen);
- herontwikkeling van circa 30.000 m² - 35.000 m² bedrijfsruimten (netto circa 0 m²);
- (her)ontwikkeling van circa 35.000 m² - 50.000 m² (culturele) voorzieningen (netto circa 15.000 - 35.000 m²);
- vernieuwing Haagse markt;
- gebouwde parkeervoorzieningen;
- verbetering (rail)infrastructuur;
- herinrichting openbare ruimte;
- versterken groene hoofdstructuur.

Hierna worden de deelprojecten binnen het plangebied beknopt beschreven en toegelicht.

ruimtelijke hoofdstructuur

Het lijn 11 tracé vormt de verbinding tussen een verzameling deelgebieden met een divers karakter zoals de Haagse Markt, het Hobbemaplein, het Wijkpark, het bedrijventerrein en De Verademing en vormt bovendien een groene hoofdader. Lijn 11 is niet alleen het bindmiddel van het plangebied, maar vormt ook een scheiding tussen gebieden. Soms letterlijk zoals op het traject langs de Uitenhagestraat met uitzicht op de achterkant van de bedrijfsbebouwing, of tussen het park De Verademing en het gebied rond de energiecentrale. In de toekomstige situatie dient dit zo mogelijk te worden omgedraaid, lijn 11 moet over de hele lengte juist het bindmiddel binnen het gebied worden.

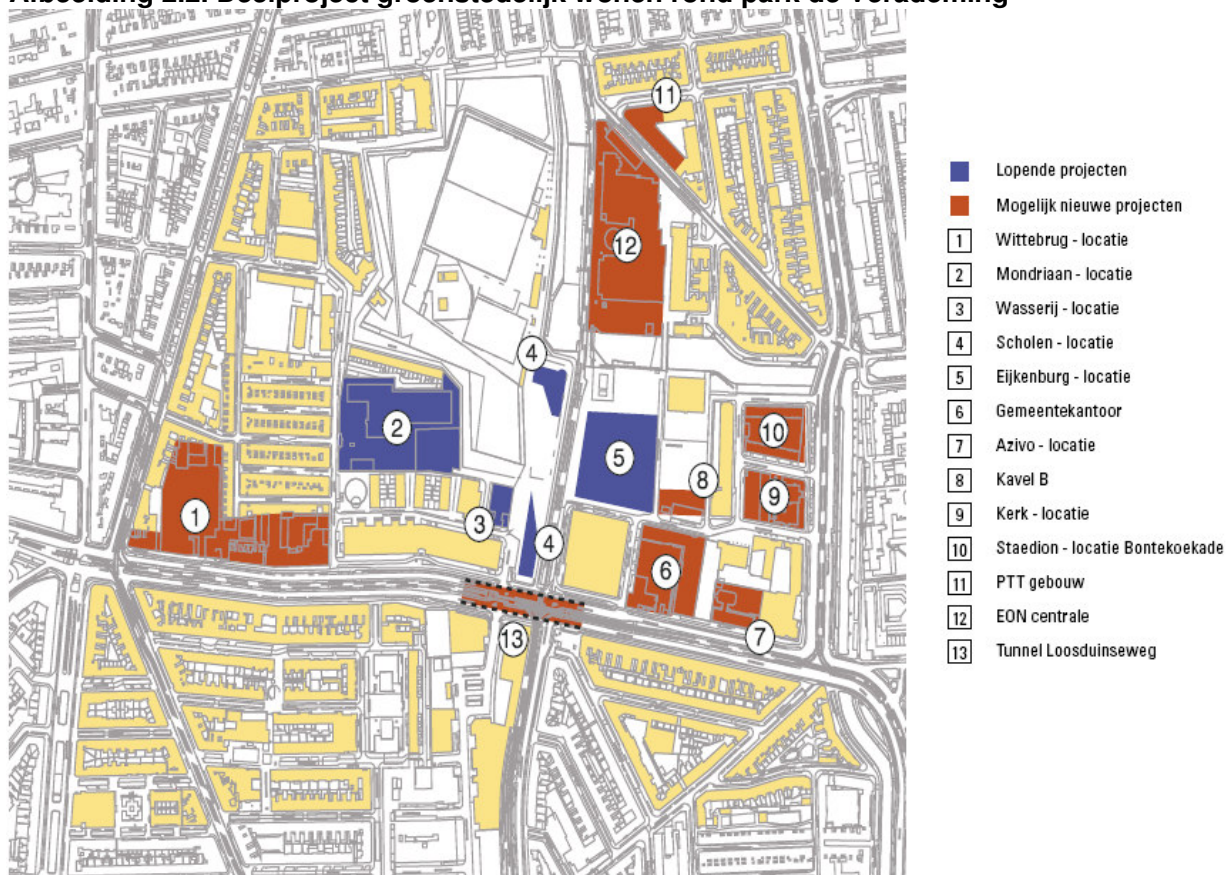
groenstedelijk wonen rondom park De Verademing

Een belangrijke randvoorwaarde voor de herontwikkeling van dit deelgebied is de veiligheidszone rondom de energiecentrale, de ondergrondse infrastructuur en de (ingepakte) bodemvervuiling. Het gebied heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een aantrekkelijk groenstedelijk woon- en verblijfsmilieu. De doelstellingen voor dit deelgebied zijn:

- toename van het aantal woningen;
- realisatie van een aantrekkelijk groenstedelijk woonmilieu;
- verbetering van de uitstraling en natuurfunctie van het park als onderdeel van de groenstedelijke hoofdstructuur;
- realiseren van optimale sport- en recreatievoorzieningen;
- ontwikkeling van educatieve voorzieningen;
- handhaven van het aantal arbeidsplaatsen.

In afbeelding 2.2. zijn de ontwikkelingslocaties in het deelproject weergegeven.

Afbeelding 2.2. Deelproject groenstedelijk wonen rond park de Verademing



creatief werken en wonen rondom de energiecentrale

Het concept 'creatieve stad' krijgt binnen dit deelproject een centrale plek door het industrieel en cultureel erfgoed binnen het gebied een waardevolle betekenis en identiteit te geven. De energiecentrale kan hierbij als waardedragers worden getransformeerd naar blikvanger. Leegstaande delen van de energiecentrale kunnen worden ingericht voor werkruimten voor de creatieve industrie. Het programma bestaat uit woningbouw, herinrichten van bedrijfsruimten en realisatie van overige voorzieningen (onder andere grootschalige detailhandel).

Afbeelding 2.3.a. toont een artist impression van de openbare ruimte en afbeelding 2.3.b. geeft een beeld van de energiecentrale als blikvanger.

Afbeelding 2.3.a. Deelproject werken en wonen rondom de energiecentrale (artist impression)



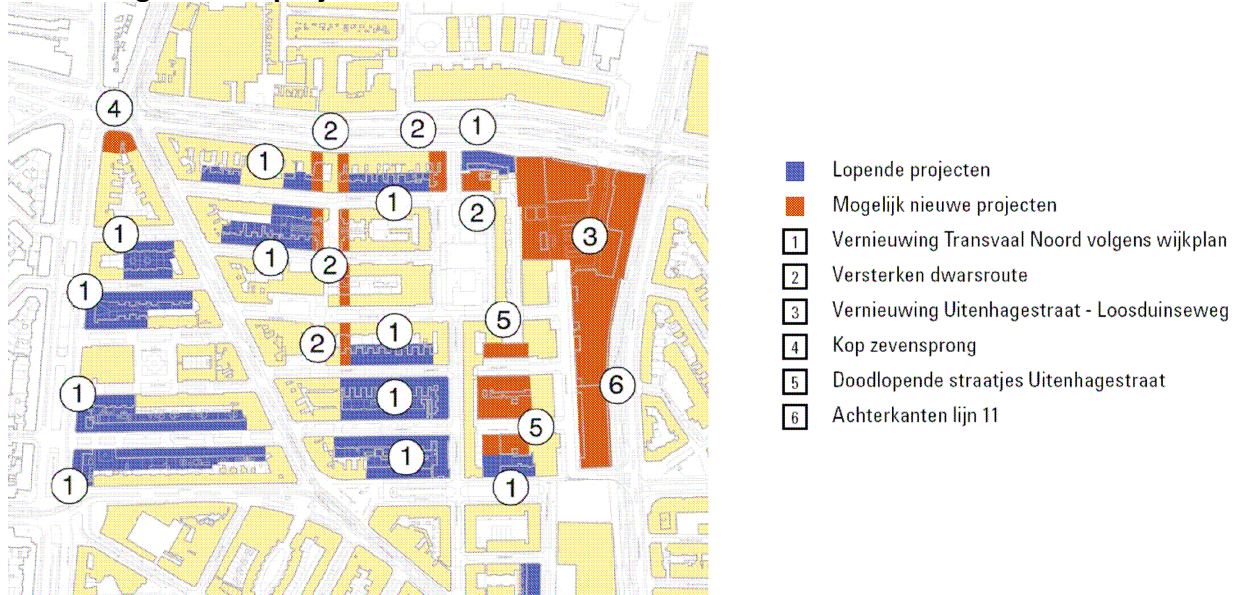
Afbeelding 2.3.b. Deelproject werken en wonen rondom de energiecentrale (artist impression)



klassiek wonen in Transvaal Noord

Uitgangspunten voor dit deelgebied zijn de handhaving van de Paul Krugerlaan en verbetering van de winkelfunctie. Op twee locaties binnen dit deelgebied dient archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gaat om de voormalige locatie van kasteel Westerbeek en het buiten Engelenburg. Het programma voor de ontwikkeling van Transvaal Noord betreft (her)ontwikkeling van woningbouw, herinrichting van de openbare ruimte en aanleg van groenvoorzieningen en het gevelplan Paul Krugerlaan (beschermde stadsgezicht). Afbeelding 2.4. toont de ontwikkelingslocaties in dit deelproject.

Afbeelding 2.4. Deelproject klassiek wonen in Transvaal Noord



dynamisch ondernemen rondom de Uitenhagestraat

Het bedrijventerrein Uitenhagestraat zal worden geherstructureerd. Een deel van dit bedrijventerrein zal worden gesloopt, waarna is voorzien in herontwikkeling met woningbouw. Een deel van het bedrijventerrein zal worden gerevitaliseerd en een kwaliteitsimpuls krijgen.

multicultureel leisure complex op karwei- en shelllocatie

Deze locatie zal ontwikkeld worden tot een gebied waar vrijetijdsbesteding de hoofdrol speelt. Hierbij dient het multiculturele klimaat in de wijken Transvaal en Schilderswijk optimaal benut te worden. Voor Karwei en Shell zal worden gezocht naar een alternatieve locatie. De activiteiten van het leisure complex dienen niet concurrerend te zijn met overige activiteiten (Paul Krugerlaan en Haagse Markt) binnen het gebied. In afbeelding 2.5. is een artist impression van dit deelproject weergegeven.

Afbeelding 2.5. Deelproject multicultureel leisure complex op karwei- en shelllocatie



tropisch avontuur op de Haagse Markt

De ambitie is om het multiculturele karakter van de Haagse Markt te versterken en daarmee de regionale aantrekkingskracht te vergroten. Daarnaast dient de ruimtelijke kwaliteit en de economische posi-

tie van de markt geoptimaliseerd te worden. Het programma behelst het onderbrengen van een deel van de markt in gebouwde voorzieningen, bouw van een marktkantoor en diverse bezoekersfaciliteiten, de (her)ontwikkeling van woningen en herinrichting van de markt. Afbeelding 2.6. toont twee referentiebeelden.

Afbeelding 2.6. Deelproject tropisch avontuur op de Haagse Markt (referentiebeelden)



grootstedelijke uitstraling Hobbemaplein

Herinrichting van het Hobbemaplein dient te resulteren in een verbetering van het verblijfsklimaat en de uitstraling en in een optimale afwikkeling van het wegverkeer (met name op marktdagen). Vooral het verbeteren van de ontsluiting van de parkeergarage onder de Haagse Markt is van belang. Het programma betreft de herinrichting van de openbare ruimte, verbetering van de verkeerssituatie en realisatie van hoogwaardige tramhaltes met optimale overstapmogelijkheden.

2.4. Relatie met andere plannen en ontwikkelingen

De Structuurvisie 2020, de Wéreldstad aan Zee, krijgt gestalte door in vijf gebieden in de stad kansen voor ontwikkeling aan te wijzen. Die gebieden worden in de structuurvisie de kansenzones genoemd. Binnen de kansenzones zijn gebieden gedefinieerd waar de ambities van de structuurvisie het sterkst tot hun recht komen, de zogenoemde ontwikkelingsgebieden. In de structuurvisie zijn de volgende kansenzones met hun ontwikkelingsgebieden gedefinieerd:

- het Centrum (1):
 - Binckhorst Laakhavens (A);
- de Lijn 11-zone (2):
 - Transvaal (B);
- de Internationale kustzone (3):
 - Kijkduin (C);
 - Scheveningen Kust (D);
 - Kijkduin-Westbroekpark (E);
- de Vliet/A4-zone (4):
 - Vlietzone (F);
 - Zwethzone (G);
- de Schakelzone Lozerlaan (5):
 - Uithof (H).

Afbeelding 2.7. toont de situering van de verschillende kansenzones en ontwikkelingsgebieden.

Afbeelding 2.7. Kansenzones en de ontwikkelingsgebieden Structuurvisie 2020



Het masterplan Lijn 11 zone maakt dus onderdeel uit van een breed scala aan ontwikkelingsgebieden binnen de gemeente Den Haag.

3. REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

3.1. Referentiealternatief: huidige situatie en autonome ontwikkeling

De effectbeoordeling van het Masterplan lijn 11 zone vindt plaats ten opzichte van de referentiesituatie: de huidige (milieu)situatie en autonome ontwikkeling van het milieu in het plangebied in 2020. De autonome ontwikkeling van het milieu in het plangebied is de situatie waarbij de uitvoering van het Masterplan lijn 11 zone niet plaatsvindt. De plannen voor de kanszones en ontwikkelingsgebieden (zie paragraaf 2.4.), voor zover beschreven in de Structuurvisie Den Haag 2020, zijn onderdeel van de autonome ontwikkeling. Zo zal worden uitgegaan van de verkeersprognoses op basis van de structuurvisie. In het plan-MER zal de referentiesituatie per milieuthema worden beschreven.

3.2. Mogelijke varianten

In het plan-MER worden geen integrale alternatieven onderscheiden voor het Masterplan lijn 11 zone, maar worden voor onderdelen van het Masterplan varianten uitgewerkt. De planontwikkeling voor de lijn 11 zone is al in een vergevorderd stadium en op diverse onderdelen van het plan, zoals verkeer, zijn al diverse alternatieven afgewogen en heeft een nadere keuze plaatsgevonden. Op twee onderdelen van het plan bestaat behoefte aan een nadere verkenning en uitwerking van varianten. Binnen het voorgenomen plan zullen in het plan-MER de volgende varianten worden uitgewerkt en beoordeeld op hun milieugevolgen:

- variant I: Multicultureel vrijetijdscomplex;
- variant II: Energievarianten.

multicultureel vrijetijdscomplex

Over het concrete programma van activiteiten van het multicultureel vrijetijdscomplex bestaat nog onzekerheid. Het programma van activiteiten kan primair gericht zijn op doelgroepen binnen de gemeente of overwegend op activiteiten met een regionale uitstraling en werving. In het eerste geval zijn de bezoekersaantallen van een geringere omvang dan bij een programma dat mikt op het aantrekken van bezoekers uit de wijde omgeving. De bezoekersintensiteit van het multicultureel vrijetijdscomplex heeft gevolgen voor de geluid- en luchtkwaliteit in het plangebied en de directe omgeving ervan. Van belang is om in deze fase van de planontwikkeling inzicht te hebben in de mate waarin de bezoekersintensiteit gevolgen heeft voor de leefbaarheid, zodat daar in de verdere planuitwerking op kan worden geanticipeerd. Bijvoorbeeld door het treffen van extra maatregelen die eventuele negatieve effecten voor de leefomgeving kunnen voorkomen. Om die reden worden voor het multicultureel vrijetijdscomplex twee varianten uitgewerkt. In het basisalternatief wordt gedacht aan een vrijetijdscomplex bestemd voor maximaal 250.000 bezoekers per jaar (bruto vloeroppervlakte van circa 15.000 m²); in de eerste variant wordt als uitgangspunt gehanteerd een vrijetijdscomplex voor maximaal 500.000 bezoekers per jaar (bruto vloeroppervlakte van circa 25.000 m²); tenslotte in de tweede variant een vrijetijdscomplex voor maximaal 850.000 bezoekers per jaar. In het plan-MER worden de milieu-effecten van deze twee varianten in beeld gebracht.

energievarianten

Gelet op de ambitie van de gemeente op het thema klimaat, bestaat er de wens om te onderzoeken welke optimalisaties mogelijk zijn van de energie-infrastructuur. Binnen het plangebied bevindt zich de EON centrale. Deze centrale produceert warmte van een hoge temperatuur (stadsverwarming) en elektriciteit. Er zijn mogelijkheden om restwarmte van een lagere temperatuur te benutten voor ruimteverwarming binnen het plangebied, waardoor optimaler gebruik kan worden gemaakt van het energiepotentieel van de centrale. Daarnaast zijn er andere opties om te voorzien in de behoefte aan ruimteverwarming en elektriciteit, bijvoorbeeld het toepassen van innovatieve energie-installaties op woningniveau (miniwarmtekracht) of warmte/koude-opslag voor de onderdelen van het plan waarin is voorzien in grootschalige sloop en nieuwbouw. In het plan-MER zullen de volgende energieopties worden onderzocht:

- hergebruik restwarmte EON centrale (lage temperatuurverwarming);
- energieopties op woningniveau;

- koude- en warmteopslag op bouwblokniveau;
- benutten van aardwarmte (GEO thermie).

Deze varianten worden in het plan-MER beoordeeld op milieuprestatie (energie-efficiëntie en CO₂-emissie), kosten en randvoorwaarden voor realisatie. Voor de verschillende varianten wordt een doorlooptijd gegeven naar 2020. De varianten I en II worden breed gedragen en zijn haalbare (reële) onderdelen binnen het plangebied. De overige varianten die zijn overwogen in het kader van de plan-MER worden in het volgende besproken.

Overigens geldt in de gemeente Den Haag de ambitie om in 2050 een CO₂-neutrale stad te zijn.

overige varianten

Naast de bovengenoemde varianten zijn ook andere varianten voor het plan-MER in overweging genomen, namelijk:

- ontwikkeling Haagse Markt;
- tunnel Loosduinse Kade;
- verdichting woningen in (delen) van het plangebied;
- thema verkeer.

Deze varianten worden niet verder uitgewerkt in het plan-MER.

De ontwikkeling van de Haagse Markt heeft voornamelijk betrekking op een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte teneinde op de lange termijn als activiteitenplaats voldoende aantrekkelijk te blijven. Door deze kwaliteitsimpuls zal op de lange termijn het bezoekersaantal van de markt toenemen. Hiermee is rekening gehouden in het Haags verkeersmodel en in de toekomstige ontwikkeling van de verkeersintensiteit. Het is niet mogelijk in dit plan-MER een realistische variant uit te werken voor de inrichting van de openbare ruimte dat voldoende onderscheidend is voor leefbaarheid van het plangebied.

De milieugevolgen van een tunnel onder de Loosduinsekade kunnen plaatselijk groot zijn. Voorgaand rechtvaardigt in principe het opnemen van dit aspect als variant in het plan-MER. Echter de uitvoering van deze variant wordt niet reëel geacht vanwege de hoge realisatiekosten.

Een verdere verdichting van het aantal woningen in delen van het plangebied is mogelijk tot maximaal 20 %, wat omgerekend een toename betekent van circa 200 extra woningen. De milieugevolgen van deze toename op de schaal van het masterplan wordt niet als voldoende onderscheidend beschouwd. Het is dan ook niet zinvol deze variant in het plan-MER op te nemen.

Voor het thema verkeer geldt dat er binnen het plangebied geen mogelijkheden zijn voor grote infrastructurele aanpassingen. De hoofdwegen in het plangebied zijn grote infrastructurele assen die niet binnen de kaders van het plangebied verlegd kunnen worden. Zowel de Monstersestraat als de Loosduinsekade en Loosduinseweg zijn voorbeelden van stedelijke hoofdwegen waarvan de aanpassingen verstreckende gevolgen zouden hebben voor de infrastructuur buiten het plangebied. Vanwege de nabij gelegen openbaar vervoerstructuur (onder andere tramlijn en randstadrail) is herinrichting van de stedelijke hoofdinfrastructuur niet aan de orde. Eén van de uitgangspunten van het masterplan betreft overigens het handhaven van de stedenbouwkundige hoofdstructuur.

Voor wat betreft de wijkontsluitingswegen geldt dat in het Verkeersplan (verkeersbeleid tot 2010) van de gemeente Den Haag een aantal stadsleefgebieden is gedefinieerd die worden ontsloten door de stedelijke hoofdwegen. Voor de stadsleefgebieden geldt het uitgangspunt deze zoveel mogelijk in te richten als woonerf en 30 km-zone met het doel het doorgaand verkeer uit de stadsleefgebieden te weren. Dit beleid is reeds ingezet en doorgevoerd binnen het plangebied.

De verkeerskundige herinrichting van het Hobbemaplein geldt wel als een onderdeel van het masterplan Lijn 11-zone. De doelstelling van deze herinrichting is een goede en veilige afwikkeling van het autoverkeer, tramverkeer en langzaam verkeer. Het herinrichtingsplan zal lokaal resulteren in een beperkte toename van de verkeersveiligheid, verbetering van de verkeersafwikkeling en afname van de barrièrewerking.

Op grond van bovengenoemde overwegingen zullen in het plan-MER geen alternatieven en varianten worden uitgewerkt voor het thema verkeer.

3.3. Beoordelingskader

In het plan-MER wordt beoordeeld wat de milieugevolgen zijn van het masterplan en de onderscheiden varianten. Tabel 3.1. bevat het beoordelingskader met daarin gespecificeerd de thema's en relevante aspecten per thema. De toetsingscriteria zijn ontleend aan de beleidsdoelstellingen en bestuurlijke afspraken die vóór 1 mei 2008 zijn vastgesteld.

Centraal bij de beoordeling staan het vinden en benutten van kansen voor milieuverbetering in het gebied en voor een duurzame ontwikkeling van het gebied. De milieu-ambities uit het gebiedsgericht milieubeleid vormen hiervoor het uitgangspunt. Deze wijze van benadering draagt bij aan de invulling van het masterplan en kan het plan kwalitatief beter maken.

Tabel 3.1. Beoordelingskader en toetsingscriteria

thema	aspect	beoordelingscriterium	methode
bodem	bodemverontreiniging gesloten grondbalans	saneringsambitie/doelstelling grondaanvoer van buiten het plangebied	kwalitatief
archeologie en cultuurhistorie	archeologie monumenten en beschermd stadsgezicht	bescherming archeologische objecten bescherming van waardevolle monumenten, industrieel erfgoed en waardevolle stadsgezichten	kwalitatief
water	waterkwaliteit wateroverlast	effectiviteit maatregelen om de risico's op overstort naar het riool te beperken percentage oppervlaktewater/ waterberging	kwantitatief/ kwalitatief
natuur/groen	groenstructuur kwaliteit groen/natuur	mate van aaneengeslotenheid aandeel groen openbaar gebied aandeel ecologisch groen behoud waardevolle bomen, planten en dieren	kwalitatief/ kwantitatief
geluid	weg- en railverkeer bedrijven horeca/evenementen	effectiviteit geluidsbeperkende maatregelen (bron, overdracht, ontvanger) mate van concentratie horeca/evenementen	kwalitatief/ kwantitatief
lucht	luchtkwaliteit (NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2,5}) geur	effectiviteit maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit (verkeerscirculatie) mate van geurhinder	kwalitatief/ kwantitatief
externe veiligheid	plaatsgebonden risico (PR) groepsrisico (GR)	aantal (beperkt) kwetsbare objecten binnen een bepaalde afstand van risicobronnen maatregelen om het groepsrisico te beperken	kwalitatief/ kwantitatief
mobiliteit	modal split verkeersveiligheid	maatregelen die de doorstroming van het autoverkeer bevorderen beschikbare parkeervoorzieningen zoals verwerkt in de inrichting van het gebied, doorgaande fietsverbindingen, fietsenstallingen in relatie tot parkeervoorzieningen, aantal barrières voor de fiets kwaliteit OV (frequentie), dichtheid voorzieningen langs OV maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid	kwalitatief/ kwantitatief
klimaat	energie duurzaam bouwen	aandeel duurzame energiebronnen EPL (energieprestatie op locatie) EPC woningen	kwalitatief/ kwantitatief

thema	aspect	beoordelingscriterium	methode
		aandeel woningen met lage temperatuurverwarming gebruik van duurzame materialen	
sociale aspecten	verlichting openbare ruimte overzichtelijkheid openbare ruimte	maatregelen die de sociale veiligheid bevorderen	kwalitatief

Het voorkeursalternatief Masterplan Lijn 11 en de beschreven varianten worden in het plan-MER kwalitatief beoordeeld. Daar waar nodig zal de beoordeling worden onderbouwd met kwantitatieve gegevens. Voor met name de aspecten luchtkwaliteit, geluid en mobiliteit en bereikbaarheid kan dit mogelijk aan de orde zijn, indien voldoende kwantitatieve informatie beschikbaar is. De kwalitatieve beschouwing wordt in dat geval mogelijk aangevuld met berekeningen.

Bij het opstellen van het beoordelingskader is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de thema's waarvoor een ambitieniveau is vastgesteld in het Gebiedsgericht Milieubeleid (GGMB) van de gemeente Den Haag. In de duurzaamheidsparagraaf, die onderdeel zal uitmaken van het masterplan, worden de gedefinieerde en de te behalen ambities per milieuthema besproken. Het beoordelingskader heeft vooral tot doel richting te geven aan het verkennen en beoordelen van de mate van duurzaamheid van de maatregelen die onderdeel zijn van het masterplan. Met dit beoordelingskader is het mogelijk het kwaliteitsniveau (ambitieniveau) van het masterplan vast te stellen in termen van duurzaamheid.

beoordelingsscore

Het beoordelen van de effecten van het masterplan en de varianten gebeurt in het plan-MER op basis van een kwalitatieve deskundigenbeoordeling en dient ter ondersteuning van de besluitvorming. Het eventueel wegen van de thema's is een politiek-bestuurlijke afweging, die in het plan-MER niet aan de orde komt.

De positieve en negatieve effecten van het basisalternatief en de varianten worden in het plan-MER uitgedrukt aan de hand van een zogenoemde 5-puntsschaal, waarvoor de volgende betekenis geldt:

- ++ een grote positieve invloed op het milieuthema;
- + een positieve invloed op het milieuthema;
- 0 geen invloed op het milieuthema;
- een negatieve invloed op het milieuthema;
- een grote negatieve invloed op het milieuthema.

De effecten worden beoordeeld ten opzichte van het referentiealternatief. Als peiljaar van het referentiealternatief is gekozen voor het jaar 2020. Overigens geldt dat in het Gebiedsgericht Milieubeleid (GGMB) de milieuthema's in drie oplopende ambitieniveaus zijn vastgesteld, milieu Basis, milieu Extra en milieu Maximaal. In de duurzaamheidsparagraaf zal de beoordelingsscore in het plan-MER worden vertaald naar deze ambitieniveaus.

cumulatie en tijdelijke effecten

In het plan-MER wordt ingegaan op versterking of compensatie van effecten die optreden. Zo wordt bijvoorbeeld beoordeeld of het gezamenlijke effect van verkeersgeluid, inclusief spoorverkeer, en de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie leidt tot verslechtering van de leefomgeving. Verder zal ook gekeken worden of projecten in de autonome ontwikkeling en de herontwikkeling samen leiden tot cumulatieve effecten. Deze beoordeling vindt aan de hand van expert judgement plaats. Naast permanente effecten wordt aandacht besteed aan tijdelijke effecten, bijvoorbeeld bouw hinder. Dit is zeker van belang gezien de tijdsduur van de herontwikkeling.

4. VERVOLG PROCEDURE

In deze Notitie reikwijdte en detailniveau heeft de gemeente Den Haag vastgelegd hoe zij richting wil geven aan de inhoud van het op te stellen plan-MER Masterplan Lijn 11 zone. Op deze wijze kunnen de betrokken bestuursorganen gericht geraadpleegd worden.

Parallel aan het raadplegen van de bestuursorganen wordt advies gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. De gemeente wil graag een reactie op de volgende onderdelen:

- reikwijdte:
 - de varianten die in het plan-MER worden onderscheiden;
 - de milieuthema's, aspecten en toetsingscriteria die in het plan-MER worden gehanteerd;
- detailniveau:
 - het detailniveau van de milieueffecten dat wordt gehanteerd (kwantitatief/kwalitatief).

De raadpleging van de betrokken bestuursorganen vindt plaats door middel van een schriftelijk verzoek of een bijeenkomst. De betrokken bestuursorganen worden uitgenodigd schriftelijk hun mening te geven over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER Masterplan Lijn 11 zone.

Met de ingebrachte reacties en zienswijzen zal rekening worden gehouden in de vervolgfase van het opstellen van het milieurapport (plan-MER). Als het plan-MER gereed is wordt het ter inzage gelegd tezamen met het ontwerp masterplan. Het plan-MER wordt dan tevens voor advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage voorgelegd.

Na het vaststellen van het Masterplan Lijn 11 zone worden bestemmingsplannen opgesteld voor twee deelgebieden. Indien in de bestemmingsplannen en mogelijke uitwerkingsplannen voor de Lijn 11 zone geen m.e.r.-plichtige activiteiten worden opgenomen, kan worden volstaan met het opstellen van een milieuparagraaf in het bestemmingsplan c.q. uitwerkingsplan. In het geval er in de bestemmingsplannen een uitwerkingsbepaling wordt opgenomen voor activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn, bijvoorbeeld de ontwikkeling van een multicultureel vrijetijdscomplex met meer dan 500.000 bezoekers per jaar, zal het betreffende bestemmingsplan opnieuw moeten worden beoordeeld op milieueffecten. Hiervoor zal dan opnieuw de procedure van de milieueffectrapportage voor plannen (plan-mer) moeten worden doorlopen. Vervolgens zal voor het uitwerkingsplan met de betreffende m.e.r.-plichtige activiteit een gedetailleerd milieueffectrapport (project-MER²) moeten worden opgesteld. Overigens geldt dat een project-MER meer gedetailleerd is dan een plan-MER. In afbeelding 4.1. is de vervolg procedure schematisch weergegeven.

Afbeelding 4.1. Vervolg plannen

planvorming	milieutoets
masterplan lijn 11 zone	Plan-MER
bestemmingsplannen deelgebieden	Plan-MER/milieuparagraaf
uitwerkingsplannen	Project-MER/milieuparagraaf

² Een plan-m.e.r. wordt uitgevoerd bij een plan dat een kader vormt voor m.e.r.(beoordelings)-plichtige besluiten en een besluit- of project-m.e.r. bij een besluit dat m.e.r.(beoordelings)plichtig is.

5. LITERATUUR EN BEGRIPPENLIJST

literatuur

- Nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied rond het Lijn 11 tracé in Transvaal en Regentesse Zuid, gemeente Den Haag, oktober 2007.
- Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020, 28 juni 2005.
- GebiedsGericht Milieubeleid, gemeente Den Haag.
- Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010, gemeente Den Haag Dienst Stedelijke Ontwikkeling.
- Nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones in Den Haag, Dienst Stadsbeheer stedelijke structuren, januari 2008.
- Haagse Bomen, kiezen voor kwaliteit en diversiteit, gemeente Den Haag Dienst Stadsbeheer, februari 2008.
- Beleidsplan voor Haagse groen 2005-2015.
- Nota gezondheid en milieu, gemeente Den Haag Dienst Onderwijs, Cultuur en Welzijn, oktober 2006.
- Waterbergingsvisie Den Haag, gemeente Den Haag en hoogheemraadschap van Delfland.
- www.wereldstadaanzee.nl.

begrippenlijst

- Cmer Commissie voor de milieueffectrapportage;
- GGMB GebiedsGericht MilieuBeleid;
- plan-m.e.r. milieueffectrapportage voor plannen; de procedure;
- plan-MER milieueffectrapportage voor plannen; het milieueffectrapport.